IMT Nuremberg Archives

H – 4360

International Court of Justice

H4360 - 0002

OFFICE OF CHIEF OF COUNSEL FOR WAR CRIMES

EVIDENCE DIVISION

Date : 20/8/1948

I certify that Document Number _____ was introduced into evidence as Exhibit Number BF - 180 in the Trial by the International Military Tribunal of Hermann GOERING, et al, which commenced on 20 November 1945, and that the attached photostat is a true and correct copy of the original.

Fred Niebergall

Fred NIEBERGALL
Chief, Document
Control Branch.

H4360 – 0003

C E R T I F I C A T E

I hereby certify that the annexed document No. RF - 180 is a photostat of an original document submitted in evidence by the ~~United States~~ French Prosecution under this number, The original document has been withdrawn in accordance with Rule 10 of the International Military Tribunal, and to the best of my knowledge and belief is to be held at the National Archives, Washington D.C. .

Paul Joosten

PAUL A. JOOSTEN

General Secretary
International Military
Tribunal

Nuremberg 20/8/48

H4360 – 0004

A F F I D A V I T

Je, soussigné J.P. CHARNATZ, civil, O.U.S.C.C., certifie que la photocopie du document E.C.H. 28 :

13. Teil

V e r k e h r .

Berichterstatter : BVOR Dr. Schmitz.

est conforme au document original qui a été retourné, sur sa demande expresse, aux archives du centre de documentation de l'U.S.F.E.T. à FECHENHEIM (section G - 2)

Nüremberg, le 20 mars 1946

J.P. Charnatz

B 46204

H4360 – 0005

13. Teil

Verkehr.

Berichterstatter: MVOR Dr. Schmitz.

-46205

ders hohe Anforderungen an die Verkehrsträger stellte. Weil die Vorkommen der besetzten Westgebiete für die neuen Bauaufgaben nicht ausreichten, wurde Kies und Sand vom Rhein und aus Holland mit Rheinschiffen in der Hauptsache nach Gent, teilweise aber auch nach Antwerpen gebracht und von dort den baudurchführenden Stellen der Wehrmacht und O.T. zugeleitet. Die Transporte spielten sich etwa hälftig auf der Schiene und Wasserstrasse ab. Wie stark der Verkehrsapparat von ihnen in Anspruch genommen wurde, geht daraus hervor, dass die Programme der für die Durchführung der Baustofftransporte ins Leben gerufenen Transportleitstelle Nord bei der KBD Brüssel nicht selten 800.000 t pro Monat (Sollzahl) umfassten. Im Jahre 1942 wurden im Monatsdurchschnitt im Rahmen des vorher erwähnten Wehrmachtbaustoffprogramms 540.000 t (Istzahl) abgefahren, und zwar auf der Schiene 292.000 t, auf der Wasserstrasse 248.000 t. In den ersten 3 Monaten des Jahres 1944, als die Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel durch Feindeinwirkung und Sabotage bereits aufs stärkste beeinträchtigt war, beliefen sich die entsprechenden Istzahlen sogar auf 740.657 t im Monatsdurchschnitt, von denen auf dem Schienenweg 485.786 t und auf dem Wasserweg 254.871 t befördert wurden.

Die Baustofftransporte haben aber nicht nur Wagenraum in grossem Umfange in Anspruch genommen, sondern auch den Wagenumlauf bedeutend erhöht. Hierfür waren verschiedene Gründe massgebend. Die Anforderungen der Baustofftröger überstiegen vielfach erheblich die Möglichkeiten der Be- und Entladung. Dies führte dazu, dass die Empfangsbahnhöfe sehr oft verstopft waren und deshalb in kurzen Abständen immer wieder gesperrt werden mussten. Die MV regte daher beim Oberbefehlshaber West, dem ein besonderer Generalingenieur für die Regelung der Baustofftransporte beigegeben war, wiederholt an, durch Anpassen der Baustoffprogramme an die Entladem8glichkeiten der Bedarfs-

846206

H4360 – 0006

H4360-0006A

RF. 180

H-4360

RF180 (Pro File Copy)

3

H4360 – 0007